



land.mobil:LAB

factsheet

landmobillab.at



Juni 2026



Bedarfsverkehre – neue Chancen für den ländlichen Raum

Definition und Serviceart

Bedarfsverkehre sind besondere Systeme des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Im Unterschied zu Bussen und Bahnen mit festen Fahrplänen und Haltestellen starten Bedarfsverkehre erst, wenn sie im Voraus individuell gebucht werden. ¹ Ein Synonym für Bedarfsverkehre ist „Mikro-ÖV“. Bedarfsverkehre eignen sich besonders für ländliche Regionen mit geringer Verkehrsnachfrage, die mit regulärem ÖPNV nur schwer wirtschaftlich versorgbar sind. ² Räumlich erfüllt der Bedarfsverkehr zwei Hauptaufgaben:

1. Er sichert die nichtmotorisierte Mobilität von A nach B auch in Regionen mit keiner oder schlechter ÖPNV-Versorgung
2. Er ermöglicht im Sinn der „letzten Meile“ den Zugang zu regulären Angeboten des öffentlichen Verkehrs (ÖV)

Im Hinblick auf die Daseinsvorsorge ist der Bedarfsverkehr besonders wichtig für Personengruppen, deren Mobilität grundsätzlich eingeschränkt ist, die keinen Zugang zu einem motorisierten Individualfahrzeug haben oder sich diesen nicht leisten können: Jugendliche, Senior*innen und Menschen mit Behinderungen.



Bedarfsverkehre – Typen

Anrufsammeltaxis und Rufbusse bilden die klassische Form des Bedarfsverkehrs. Sie verkehren auf festgelegten Routen oder zwischen definierten Haltepunkten. Ein- und Aussteigen müssen telefonisch oder digital vorab gebucht werden. Die Fahrzeugkapazität reicht von Kleinbussen bis zu Personenkraftwagen; die Routen mehrerer Fahrgäste mit ähnlichen Zielrichtungen werden gebündelt und optimiert.

Sammeltaxis ohne feste Route operieren noch flexibler und können individuelle Start- und Zielpunkte innerhalb eines definierten Bediengebiets anfahren. Diese Tür-zu-Tür-Systeme maximieren die Nutzungsfreundlichkeit, erfordern jedoch den Aufbau und Betrieb einer effizienten, digitalen Routenplanung.¹

Gemeindebusse und Bürgerbusse werden häufig von Gemeinden oder Vereinen betrieben. Die Buchung erfolgt über Software-Apps oder telefonisch. Sie verkehren oft zu fixen Zeiten oder für spezifische Zwecke wie Einkaufs- oder Arztfahrten.³

Ergänzende Mobilitätsformen wie **Mitfahrbänke**, bei denen Personen durch ihre Anwesenheit an gekennzeichneten Standorten ihre Mitfahrbereitschaft signalisieren – stellen niedrigschwellige Ansätze für den ländlichen Raum dar. Sie ersetzen jedoch kein „fixes“ Bedarfsverkehrs-Angebot, da die Mitfahrgelegenheit ausschließlich auf der Freiwilligkeit Vorbeifahrender basiert.⁴

Perspektivisch werden auch **autonome**

Fahrzeuge als künftige Bedarfsverkehre diskutiert. Beitz untersuchte 2016 in einer Machbarkeitsstudie für Niederösterreich das Potenzial von Bedarfsverkehren mit autonomen Fahrzeugen.¹⁵ Da kein Fahrpersonal mehr benötigt würde, wären die Betriebskosten deutlich niedriger; allerdings fehlt noch Wissen zum technisch und rechtlich sicheren Betrieb solcher

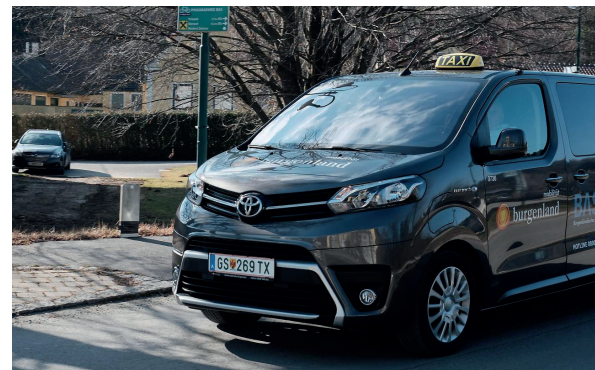
Einige Bedarfsverkehrs-Anbieter in Österreich:



Rufbusse von LEOPOLDI (Niederösterreich)⁵



On-demand Loigom-Soifen Shuttle (Salzburg)⁶



Anruf-Sammeltaxi BAST (Burgenland)⁷

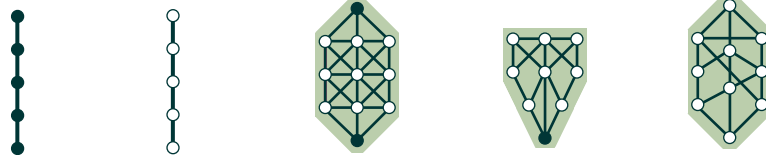
Unterschiede zwischen ÖPNV-Linienverkehr und Bedarfsverkehren

Als Ergänzung zum klassischen ÖV-Linienverkehr, der ausschließlich zwischen fixen Haltestellen und -zeiten verkehrt, können Bedarfsverkehre räumlich und zeitlich erheblich flexibler genutzt werden

und dienen oft als Zubringer zu hochrangigeren, leistungsstärkeren ÖV-Systemen.⁸

Die folgende Übersicht zeigt die Unterschiede zwischen dem „klassischen“ ÖPNV-Linienverkehr und Bedarfsverkehren nach verschiedenen Service- und Angebotsformen:

- fest bedienter Halt
- Bedarfshalt
- mögliche Route
- Bediengebiet



	Linienverkehr	flexible Angebotsformen				
		Bedarfslinie	Richtungsbandbetrieb	Sektorbetrieb	Flächenbetrieb	Taxi/Mietwagen
Bedienung	ohne Anmeldung	nach vorheriger Anmeldung				
Fahrplan	mit Fahrplan				ohne Fahrplan mit Bündelung	ohne Fahrplan, ohne Bündelung
Fahrweg	vorab festgelegt	nicht vorab festgelegt				
Bediengebiet	linienförmig	Korridor	Sektor	Fläche		
Ein-/Ausstieg	feste Stationen	Bedarfs-haltestellen	feste und Bedarfs-haltestellen	Bedarfs-haltestellen (ggf. mit Adress-bedienung)	Adress-bedienung im Bedien-gebiet	Adress-bedienung
Tarif	ÖV-Tarif	ÖV-Tarif (ggf. mit Zuschlag)				Taxi-/Miet-wagentarif

Der klassische Linienbetrieb bedient ausschließlich fixe Haltestellen (in den unten stehenden Beispielen mit ausgefülltem Punkt) entlang einer festen Route, die flexiblen Bedarfsverkehre bedienen dagegen räumlich und zeitlich flexiblere Gebiete und Haltepunkte (weiße Punkte) in Korridor-, Sektor oder ganz freier Form.⁹

Entwicklung von Angebot und Nachfrage (2010–2025)

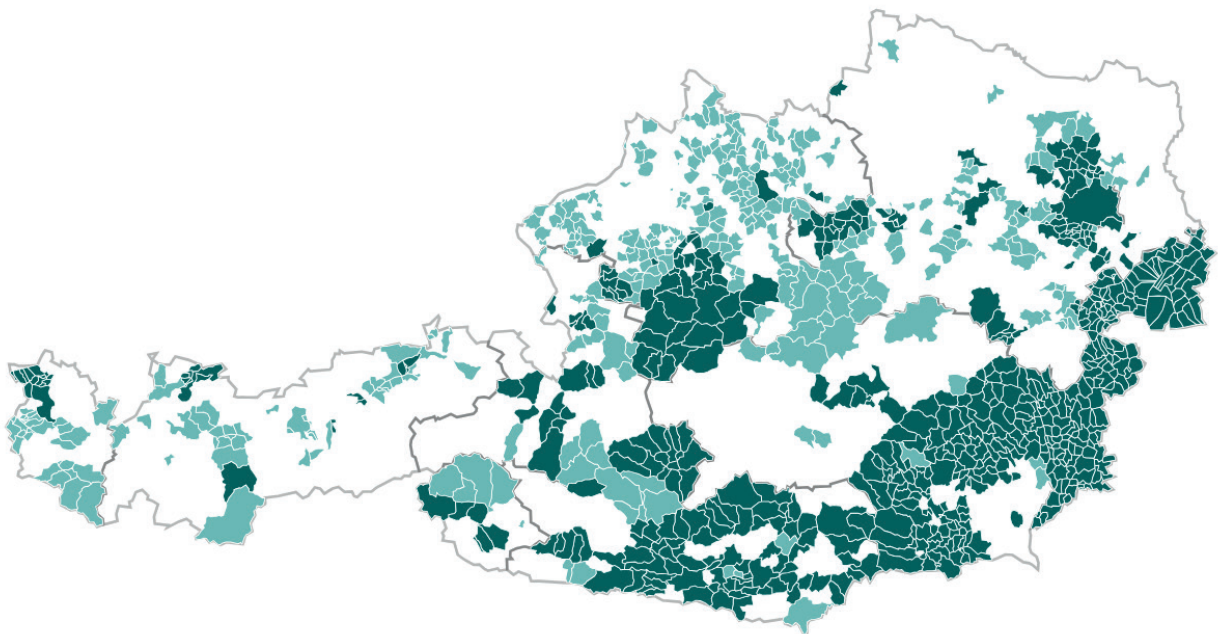
Bedarfsverkehre wurden bereits vor 2000 evaluiert, aber eine systematische Datenerfassung, die das Bewerten von räumlichen und zeitlichen Trends erlaubt, gibt es erst ab dem Jahr 2000. Ab 2010 zeigen die Daten starke Wachstums- und Professionalisierungstrends:

- 2010 gab es 179, 2024 661 Systeme – ein Plus von 270%
- Die Integration der Bedarfsverkehre in den „normalen“ ÖPNV und die Digitalisierung der Services hat sich insbesondere ab 2017 stark beschleunigt

- Es gibt (noch) keine systematische oder zentralisierte Erfassung der Gesamtfahrgastzahlen. Einzelne Stichproben zeigen vor allem in den letzten Jahren starke Zuwächse: In Niederösterreich stiegen die Fahrgastzahlen zwischen 2023 und 2024 von 82.000 auf 142.055.¹⁰

Bedarfsverkehrs-Angebot in Österreich (2026)

Aktuell sind 294 Bedarfsverkehrssysteme in 949 österreichischen Gemeinden aktiv. Manche Angebote sind uneingeschränkt buchbar, andere bewusst für bestimmte Personengruppen beschränkt (Gemeindebürger:innen, Senior:innen, Jugend, ...) beschränkt.



Karte des Bedarfsverkehr-Angebots in Österreich 2026¹

Rechtlich-organisatorischer Rahmen in Niederösterreich

Rechtlich gehören Bedarfsverkehre in Österreich zum Kraftfahrliniengesetz (KfllG), das zwischen Linienverkehr und Gelegenheitsverkehr unterscheidet. Bedarfsverkehre können beiden Verkehrsarten zugeordnet werden.¹ In Niederösterreich sind der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) und die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H. (NÖVOG) wichtige Vergabe- und Dienstleisterakteure. Die Finanzierung erfolgt über ein Mischmodell aus Fahrgeldeinnahmen, kommunalen Zuschüssen und Landesförderungen. Das Land Niederösterreich unterstützt innovative Bedarfsverkehrsmodelle im ländlichen Raum gezielt (Klimaaktiv, o. J.). Gemeinden können für die Einrichtung von Mikro-ÖV-Systemen Förderungen beantragen, die sowohl Investitions- als auch Betriebskosten abdecken.

¹¹

Organisatorisch zeigt sich in Niederösterreich eine Vielfalt an Betreibermodellen: Während in manchen Regionen etablierte Verkehrsunternehmen Bedarfsverkehre als Ergänzung zu ihren Linienverkehren unterhalten, übernehmen in anderen Gebieten Gemeinden, Vereine oder eigens gegründete Mobilitätszentralen diese Aufgabe. Die Buchung und Routenplanung erfolgt zunehmend digitalisiert; Routenführung und -auslastung werden optimiert. Aktuelle Systeme ermöglichen die Anmeldung und Buchung per App, Webseite oder analog per Telefon.

Bei der Integration der Bedarfsverkehre in reguläre ÖPNV-Angebote zeigen sich laut VOR noch große Entwicklungsun-

terschiede zwischen urbanen Gebieten (Bedarfsverkehre zu regulären ÖPNV-Tarifen) und dem ländlichen Raum (meist individuelle Tarife oder Zuschläge).¹¹

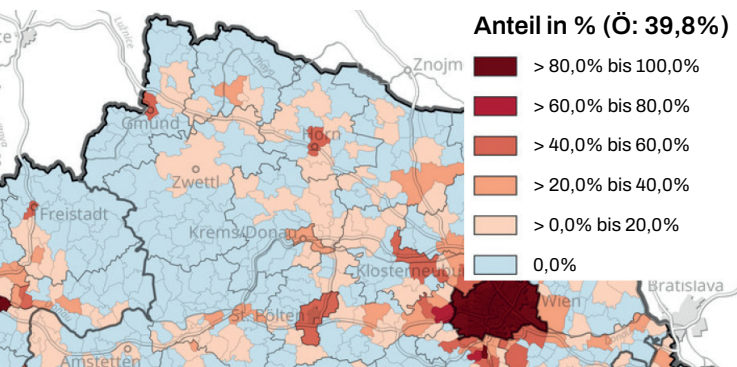
Generell ist die Abgrenzung der Bedarfsverkehre zu kommerziellen, privatwirtschaftlichen Anbietern (UBER, Bolt, Taxis usw.) wichtig: Bedarfsverkehre haben strengere Auflagen bei Konzessionierung, Barrierefreiheit und Betriebspflicht, profitieren aber andererseits von Bundes- und Landesförderungen und können deshalb günstigere Preise anbieten.

Fallstudien-Ergebnisse aus dem Waldviertel

Strukturell ist das Waldviertel eine der österreichischen Regionen, in der die Herausforderungen peripherer ländlicher Räume besonders ausgeprägt sind: geringe Bevölkerungsdichte, Bevölkerungsrückgang und Abwanderung. Daraus ergeben sich erschwerte Bedingungen für den wirtschaftlichen Betrieb des regulären ÖPNVs. Die Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018 zeigt im Waldviertel einen überdurchschnittlich hohen PKW-Besitz und eine unterdurchschnittliche ÖPNV-Nutzung.¹² Der konventionelle Linienverkehr kann unter diesen Voraussetzungen keine flächendeckende Vollversorgung gewährleisten, insbesondere nicht zu Nebenzeiten und am Wochenende.¹³

Diese Situation manifestiert sich auch in der Kartierung der ÖV-Güteklassen (siehe Abbildung nächste Seite). Besonders Jugendliche ohne Führerschein, ältere Menschen mit eingeschränkter Fahrtüchtigkeit und Personen ohne eigenen PKW

sind auf alternative Mobilitätsangebote wie Bedarfsverkehre angewiesen. In einer Masterarbeit wurde gezeigt, dass Anrufsammeltaxis in mehreren Gemeinden als Ergänzung zum Schulverkehr funktionieren und primär Verbindungen zu Bahnhöfen und Gemeindezentren bedienen. Diese Systeme werden überwiegend von älteren Personen für Einkaufs- und Arztfahrten genutzt, erreichen jedoch jüngere Zielgruppen bisher kaum. ¹³



Die ÖV-Güteklassen modellieren, nach Entfernung und Leistungsfähigkeit der Haltestellen, wie gut Gemeinden und ihre Bevölkerung mit ÖV-Angeboten versorgt sind, klassifiziert nach „A“ bis „G“. Im Kartenausschnitt des Waldviertels ist klar erkennbar, wie gering der Bevölkerungsanteil in der Klasse C oder höher ist, dies belegt ein großes Wachstumspotenzial für die Bedarfsverkehr. ¹⁴

Bedarfsverkehrs-Evaluierungen: Bisherige Erfolgsfaktoren

Aus der bisherigen Bedarfsverkehrs-Praxis lassen sich folgende Erfolgsfaktoren beobachten:

- Bedienungsfreundliche Buchungssysteme mit niedrigen Zugangshürden sind essenziell für die Nachfrage. Digitale Buchungsmöglichkeiten sprechen eher jüngere Zielgruppen an, deshalb sollte die telefonische Buchung als Option für ältere Nutzer:innen erhalten bleiben. ¹
- Integration in Verkehrsverbünde und Tarifsysteme wie Jahreskarten, das Klimaticket oder andere Abo-Karten erhöht die Attraktivität erheblich. Bedarfsverkehre, die als Zubringer zu Bahnhöfen konzipiert sind und zeitlich auf Zugankünfte und -abfahrten abgestimmt werden, verbessern insgesamt die ÖPNV-Versorgung und -Reichweite. ¹³
- Bedarfsverkehre haben bei den Kosten pro Personenkilometer häufig eine geringere Kosteneffizienz als der reguläre ÖPNV. Deshalb sind sie dauerhaft auf höhere Subventionierungen angewiesen. ¹⁵
- Auch gut konzipierte Systeme bleiben ohne Wirkung, wenn potenzielle Nutzer:innen sie nicht kennen. Lokale Kommunikationskanäle, Informationsveranstaltungen und die Einbindung von Multiplikatoren wie Gemeindeämtern oder Senior:innenorganisationen sind erforderlich. ¹³

Das LML empfiehlt

- Bedarfsverkehre sind nicht nur mobilitätsrelevant, sondern ermöglichen soziale Teilhabe besonders für folgende Personengruppen: zu jung für den Führerschein, nicht (mehr) fahrtüchtig, PKW nicht leistbar, Menschen mit Behinderungen. Die Teilhabe-Effekte für diese benachteiligten Personen sind zwar sehr schwer zu quantifizieren, sollten aber in Evaluierungen künftig stärker berücksichtigt werden.
- Die Digitalisierung der Bedarfsverkehrs-Services war bisher eindeutig nachfragesteigernd – aber Menschen ohne Zugang zu Smartphones oder Laptops oder ohne Fähigkeit/Wunsch, diese Geräte zu nutzen, dürfen nicht benachteiligt werden. Daher muss die wirtschaftlich machbare Integration von „analogen“ Buchungsmöglichkeiten künftig stärker beachtet werden.
- Die Evaluierungen von Pauschalpreis-Services des ÖPNV (Jahreskarte Wien, Klimaticket Österreich oder bundeslandweit) haben deutliche Nachfragezuwächse bewiesen. Das ist auch für Bedarfsverkehre möglich, wenn die logistisch und räumlich häufig noch isolierten Angebote in bestehende größere ÖPNV-Abonnements integriert und die bisher uneinheitlichen Fahrtpreise vereinheitlicht werden.
- Die Integration von Bedarfsverkehrs-Angeboten in digitale ÖV-Routings

ist erst teilweise umgesetzt bzw. funktioniert größtenteils noch mangelhaft. Daher muss erprobt werden, wie Bedarfsverkehre in diesen Apps „sichtbarer“ werden (Beispiel: „Bedarfsverkehre“ als Ankreuz-Feld in Google Maps).

- Die Datenlage und deren Konsistenz zu den Bedarfsverkehren ist für valide Aussagen zu künftigen Verbesserungen bisher absolut unzureichend. Da sich dies wahrscheinlich erst mittelfristig statistisch verbessern wird, muss bis dahin – wie im LML praktiziert – eine erhöhte Vernetzung der Erfahrungen österreichischer Mobilitätslabore erfolgen.
- Bedarfsverkehre können besonders für periphere und strukturell benachteiligte Räume und die dort lebenden Menschen eine verbesserte Lebensqualität ermöglichen. Trotzdem darf nicht vergessen werden, dass Weite, Frequenz und Zweck aller Wege räumlich nicht einfach „passiert“ werden, sondern dass diese Mobilitätsbedarfe aus dem Ensemble bzw. der Verteilung des Infrastrukturangebotes entstehen. Dieses Gefüge ist grundsätzlich veränderbar. Die Steuerungsansätze dazu heißen unter anderem Innenentwicklung, Leerstands-Nutzung, Nachverdichtung, Funktionsmischung. Solche Bestandstransformationen sind zwar schwieriger und langsamer umsetzbar als Bedarfsverkehrs-Services, aber potenziell räumlich und sozial deutlich nachhaltiger.

Quellen

¹ mobyome. bedarfsverkehr.at. bedarfsverkehr.at 2022; Im Internet: <https://www.bedarfsverkehr.at/content/Beispiele>; Stand: 25.11.2025

² Klimaaktiv. Mikro-ÖV: Flexible Mobilität für ländliche Regionen | klimaaktiv. . Im Internet: <https://www.klimaaktivmobil.at/gemeinden/mobilitaet/tourismus/mikro-oev-systeme>; Stand: 25.11.2025

³ mobyome. Bedarfsverkehr-Software. 2025;

⁴ Wolfrum L. Die Mitfahrbank als ergänzende Mobilitätsform für den ländlichen Raum (Materarbeit). 2021;

⁵ NÖVOG. leopoldi. 2026;

⁶ Salzburger Verkehrsverbund GmbH. Loigom-Soifen Shuttle. 2025;

⁷ ORF Burgenland. Das BAST als Ergänzung zu den Öffis. 2025;

⁸ Graßl A. Bedarfsverkehre in Erreichbarkeitsanalysen - Analysetools im Vergleich. 2025;

⁹ Sommer C, Deutsch V. Grundlagen und Formen des ÖPNV. In: Vallée D, Engel B, Vogt W, Hrsg. Stadtverkehrsplanung Band 3. Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg; 2021: 207–253

¹⁰ OE24. Fahrgast-Rekord in NÖ: 45,5 Mio. stiegen in den Regionalbus. 2025; Im Internet: <https://www.oe24.at/oessterreich/chronik/niederoesterreich/fahrgast-rekord-in-noe-45-5-mio-stiegen-in-den-regionalbus/630502671>; Stand: 09.02.2026

¹¹ VOR. Kordonenerhebung Wien-Niederösterreich zeigt erfreuliche Entwicklung des Mobilitätsverhaltens. Verkehrsverbund Ost-Region. Im Internet: <https://www.vor.at/unternehmen/presse/kordonenerhebung-wien-niederoesterreich>; Stand: 25.11.2025

¹² Herry Consult. Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018 – Factsheet Waldviertel. 2019;

¹³ Schön C. Potenzial des öffentlichen Personennahverkehrs im ländlichen Raum am Beispiel des südlichen Waldviertels. Technische Universität Wien; 2020

¹⁴ austriatech. ÖV-Güteklassen | Mobilitätsdaten Österreich. 2024; Im Internet: <https://www.mobilitydata.gv.at/daten/%C3%B6v-g%C3%BCteklassen>; Stand: 09.02.2026

¹⁵ Beitz L. Sustainable mobility in rural areas based on autonomous vehicles and mobility on-demand : a pre-feasibility study for Lower Austria. Technische Universität Wien; 2016

land.mobil:LAB

 www.landmobillab.at
 hallo@landmobillab.at



Förderung durch:

 Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

 FFG
Forschungsförderung

Teil der Initiative:

 Mobilitätslabore

Betrieb durch:

 TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN